

1 Rozbor vývoje smrtelných následků dopravních nehod v ČR

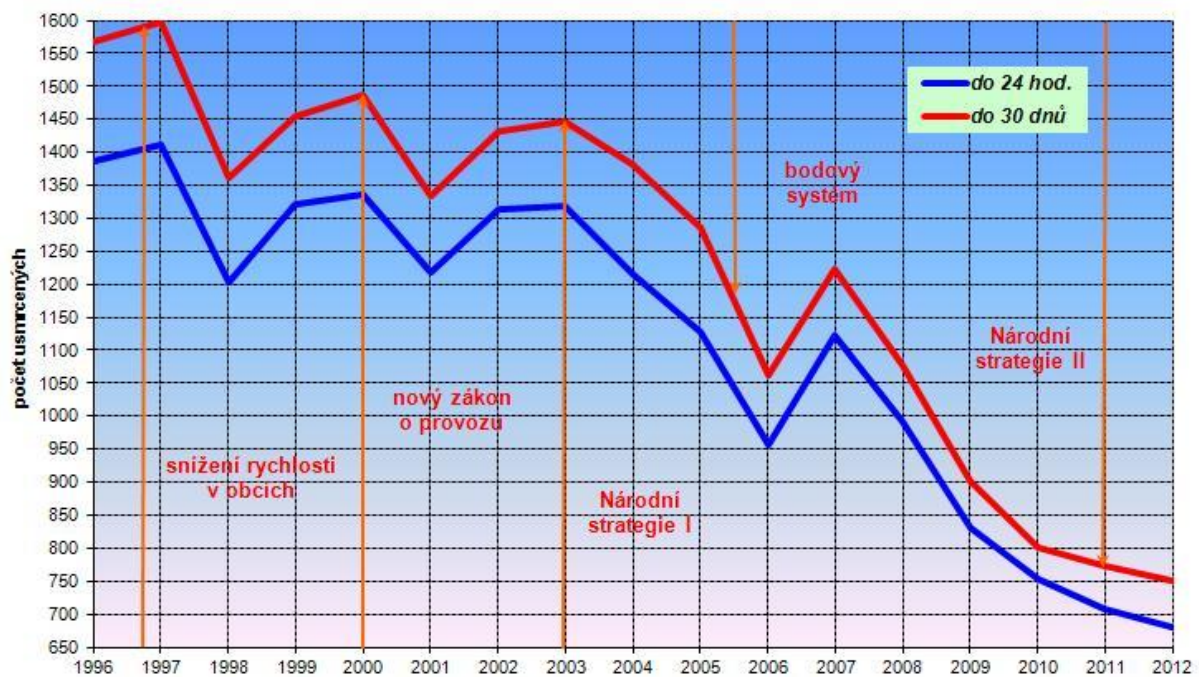
1.1 Úvod

Následující analýza je zaměřena na problematiku vývoje smrtelných následků nehodovosti v ČR především v období 2006 - 2012 (období, kdy probíhalo sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu). Hlavními negativními aspekty bezpečnosti silničního provozu je zejména nepřiměřená rychlost (jako jedna z hlavních a nejzávažnějších příčin nehodovosti) a další příčiny nehodovosti (nedovolené předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nedání přednosti chodci na přechodu, řízení pod vlivem alkoholu). Vývoj nehodových ukazatelů je v určité závislosti na vývoji nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Tato kapitola proto rekapituluje vývoj nehodovosti v uvedeném období, aby byla dále patrná závislost zjištěných nepřímých ukazatelů na výsledcích nehodovosti.

Jako základní ukazatel pro vyhodnocování nehodovosti je používán počet usmrcených (do 24 hodin, paralelně také do 30 dní po nehodě). Při analýze vývoje v ČR po měsících je počet usmrcených dále rozdělen do určitých segmentů (např. příčiny nehodovosti). Taková kategorizace někdy vede do oblasti poměrně malých čísel (řádově desítek), což z hlediska statistiky znamená nižší stabilitu a věrohodnost těchto hodnot.

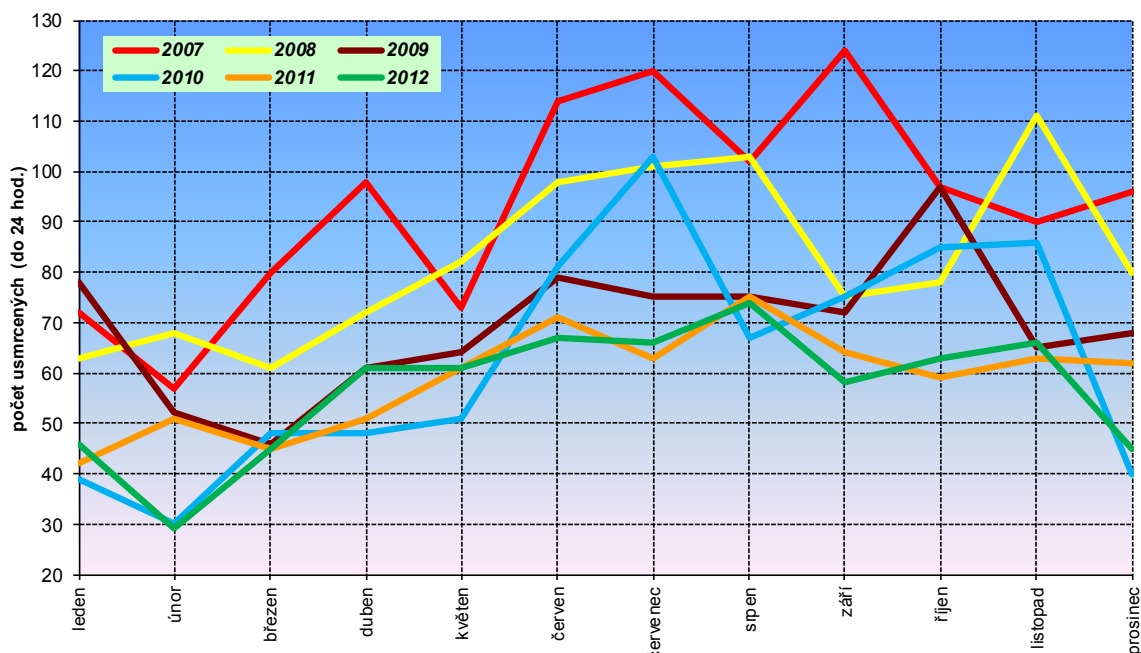
1.2 Celkový vývoj počtu usmrcených

Na Graf 1 jsou vyznačeny důležité mezníky v historii politiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v období let 1996 - 2012. Je zřejmé, že každé nově zavedené opatření generovalo určitý pozitivní efekt v podobě snížení počtu usmrcených. Po uvedení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2003 pokračoval příznivý vývoj po několik následujících let. V případě zavedení bodového systému v roce 2006 byl však tento bezprostřední pozitivní efekt poměrně krátkodobý. V tomto roce se sice výrazně meziročně snížil počet usmrcených, a to již třetí rok za sebou, v roce 2007 však nastalo výrazné zhoršení a tím návrat víceméně na úroveň roku 2005. Tuto skutečnost, následující po slibném začátku platnosti bodového systému hodnocení řidičů v úvodních měsících po jeho zavedení, bylo možné do značné míry přičíst negativním mediálními kampaním a politickému zpochybňování významu a účinnosti bodového systému. V roce 2008 však byl obnoven předchozí pozitivní vývoj. Tento trend pokračoval i v následujících letech. V roce 2012 došlo opět, byť k malému meziročnímu zlepšení o 3,4 % v počtu usmrcených do 24 hod. (resp. přibližně o 3 % do 30 dnů, na základě prozatímního kvalifikovaného odhadu). Je však zřejmé, že v posledních letech se dosavadní pozitivní vývoj zpomaluje.



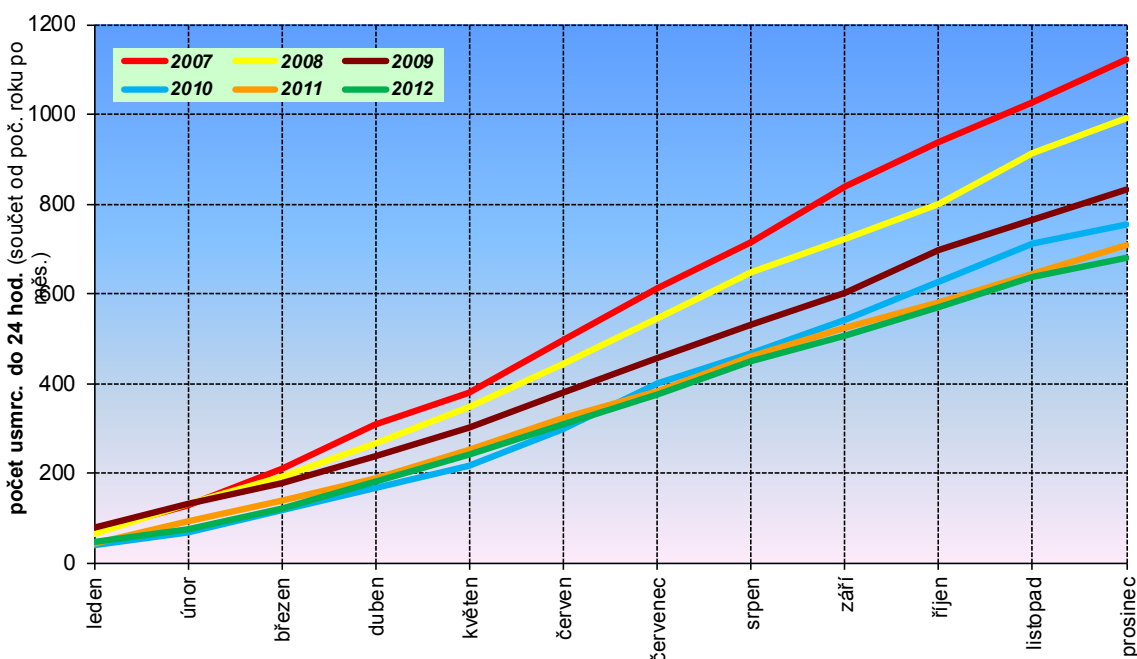
Graf 1: Počet usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (1996 - 2012)
(zdroj dat: Policie ČR)

Graf 2 ukazuje vzájemné porovnání počtu usmrcených do 24 hodin od dopravní nehody v jednotlivých měsících v letech 2007 - 2012. Kromě zřetelného sezónního průběhu charakterizovaného pravidelným nárůstem počtu usmrcených ve druhé polovině kalendářního roku je možné zaznamenat velmi podobný průběh počtu usmrcených v posledních dvou letech 2011 a 2012 a jen celkem nepatrnou špičku v letních měsících těchto let oproti většině let předcházejících.



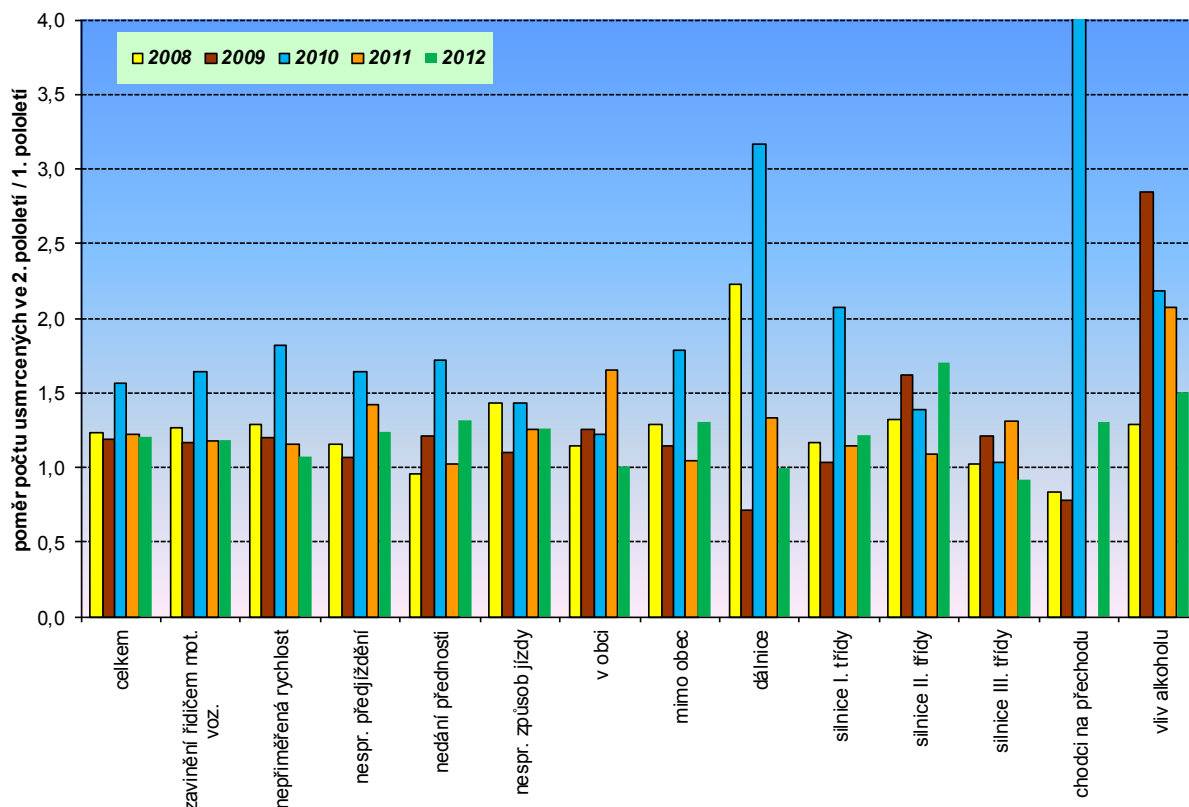
Graf 2: Počet usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (po měsících, 2007 - 2012)
(zdroj dat: Policie ČR)

Graf 3 znázorňuje vývoj kumulativních počtů usmrcených (součet po měsících vždy od počátku roku (leden, leden - únor, leden - březen atd.) ve stejných letech. I zde je podobně jako v grafu 2.2 zřetelně vidět výraznější snižování počtu usmrcených ve druhém pololetí v posledních letech.



Graf 3: Kumulativní počet usmrcených po měsících na pozemních kom. v ČR (2007 - 2012)
(zdroj dat: Policie ČR)

V Graf 4 jsou znázorněny poměry počtu usmrcených v 1. a 2. pololetích v letech 2008 - 2012 podle příčin a místa dopravních nehod. Ve 2. pololetí je vlivem sezónnosti počet usmrcených zpravidla vyšší než v prvním pololetí. Je však vidět, že ve většině zobrazených případů byl tento poměr v roce 2012 lepší než v předcházejících letech. Z toho vyplývá, že pokles počtu usmrcených ve 2. pololetí je zpravidla výraznější než v 1. pololetí ve všech předcházejících letech (s výjimkou roku 2010).

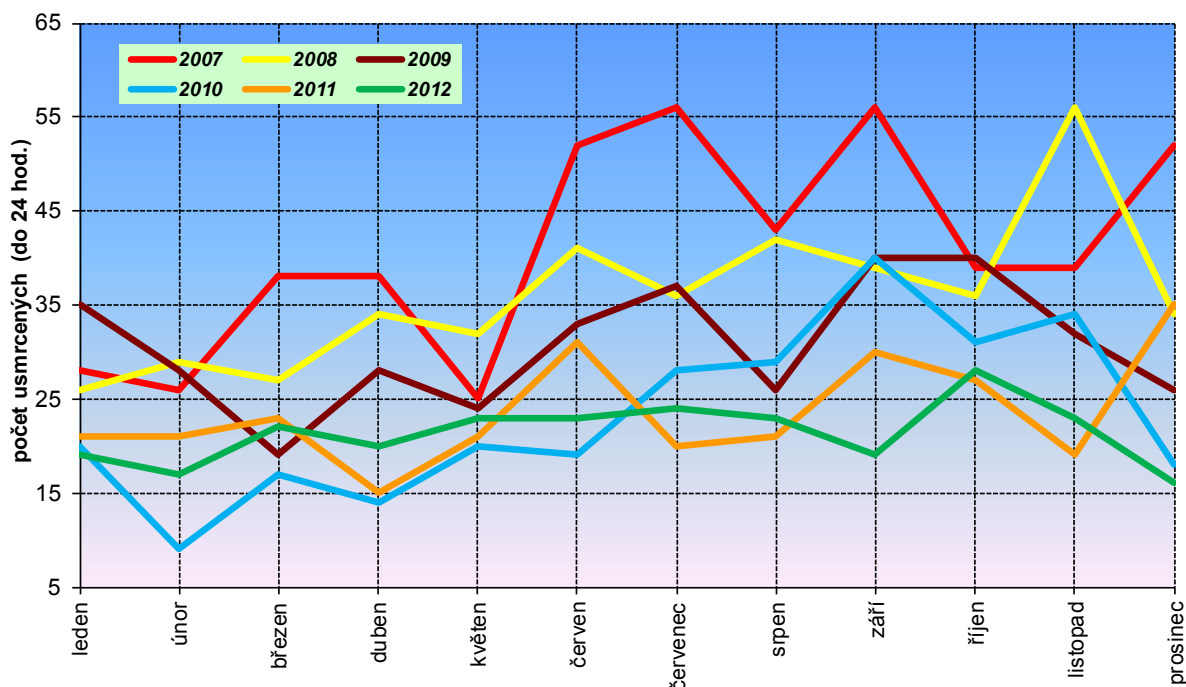


Graf 4: Poměr počtu usmrcených na pozemních komunikacích v ČR ve druhém pololetí ve srovnání s prvním pololetím (2008 - 2012) (zdroj dat: Policie ČR)

1.3 Vývoj počtu usmrcených podle příčin nehod

Nejzávažnější příčinou nehod je nepřiměřená rychlost (pravděpodobnost usmrcení je při takové nehodě třikrát vyšší než průměrná). Graf 5 dokládá vcelku pozitivní vývoj počtu usmrcených následkem nepřiměřené rychlosti v posledních letech, a to opět zejména ve druhé polovině roku.

Podobný časový vývoj jako u nepřiměřené rychlosti lze sledovat i u dalších příčin vzniku nehod (nesprávné předjíždění, nedání přednosti i nesprávný způsob jízdy).



Graf 5: Počet usmrcených na pozemních komunikacích v ČR vlivem nepřiměřené rychlosti (po měsících, 2007 - 2012) (zdroj dat: Policie ČR)

2 Srovnání vývoje dopravní nehodovosti v ČR s vývojem v sousedních státech

2.1 Úvod

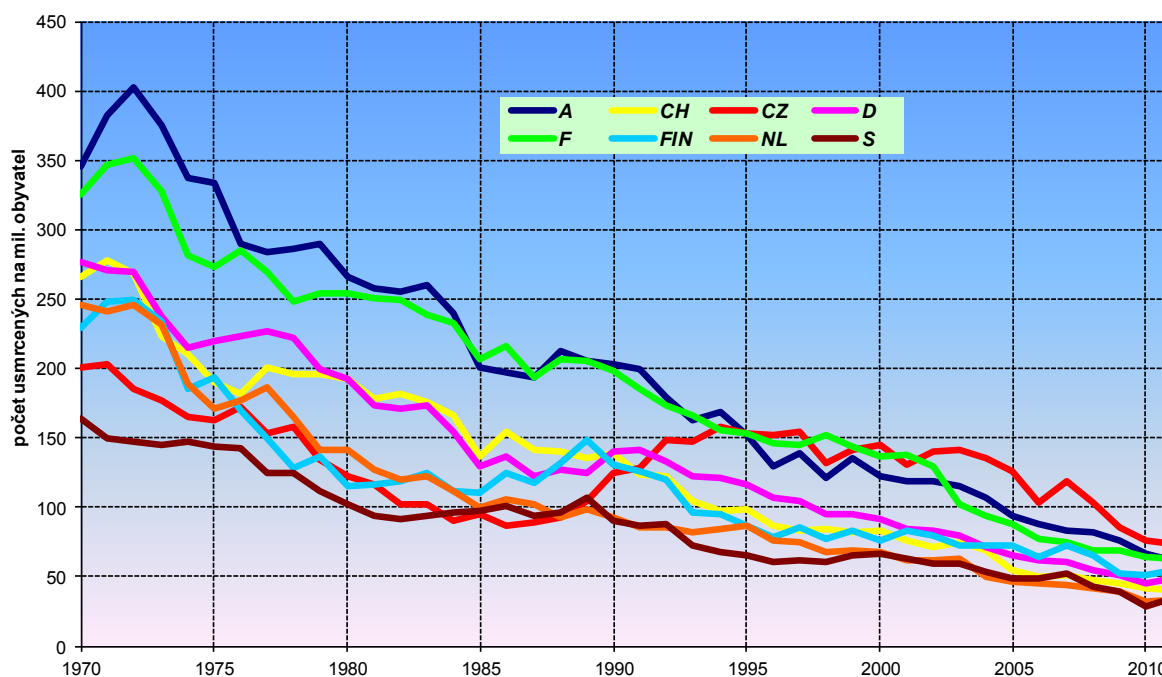
Vývoj dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR je nutné posuzovat také ve vazbě na vývoj v dalších evropských zemích, zejména ve státech sousedících s ČR. Srovnání ukazuje zpravidla na určité společné tendence. Po roce 2006, který byl ve většině států OECD charakterizován pozitivním vývojem nehodovosti, bylo možné v roce 2007 v ČR i ve většině dalších států pozorovat opačnou tendenci. Od roku 2008 se však opět prosazuje pozitivní trend u všech sledovaných států.

2.2 Dlouhodobý vývoj počtu usmrcených

V Graf 6 je znázorněn dlouhodobý trend míry nehodovosti (vyjádřený počtem usmrcených na milion obyvatel). V 70. - 80. letech 20. století patřila ČR ke státům s nejlepší hodnotou tohoto ukazatele (i když s částečným vlivem nízké motorizace). V 90. letech však nastalo výrazné zhoršení, vystřídané teprve v posledních letech pozitivním trendem. Je však patrné, že i ve státech s dlouhodobým pozitivním vývojem (Německo, Francie, Finsko, Švédsko atd.) se střídají období zlepšení a krátkodobého zhoršení. Po každém negativním období bylo zpravidla možné sledovat pozitivní vývoj iniciovaný implementací dalších dopravně-

bezpečnostních opatření. Potenciál většiny opatření se po čase částečně vyčerpá a teprve nové opatření může nastartovat další pozitivní vývoj.

V roce 2009 se dostal počet usmrcených do 30 dnů v ČR poprvé po roce 1990 opět pod hodnotu 100 na mil. obyvatel, přesněji na 86, což je hodnota, kterou vyspělé země dosahovaly už minimálně o 10 let dříve. V roce 2011 se počet usmrcených do 30 dnů na mil. obyvatel v ČR dostal na hodnotu 73 a pro rok 2012 je pravděpodobná hodnota 71.



Graf 6: Vývoj počtu usmrcených (do 30 dnů) na pozemních komunikacích na mil. obyvatel (1970 - 2011, zdroj dat: IRTAD)

2.3 Závěry srovnání vývoje nehodovosti v ČR a okolních státech

Vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR je ovlivňován kromě sezónních cyklů také krátkodobými trendy střídajících se poklesů a nárůstů, podobně jako ve většině okolních zemí. Dlouhodobý trend vývoje nehodovosti ve všech vyspělých zemích je však jednoznačně pozitivní. Na krátkodobé výkyvy mohou mít vliv různé faktory. To dokazuje i vývoj nehodovosti v ČR, kdy po úspěšných letech 1998, 2001 a 2006 nastalo přechodné zvýšení počtu usmrcených v roce 2007, po jehož překonání však opět pokračuje dlouhodobě pozitivní vývoj.